

E' stata eseguita una serie di verifiche che hanno interessato i seguenti settori:

- controllo della qualità delle acque reflue scaricate dagli impianti ferroviari;
- controllo dell'efficienza degli impianti per la depurazione delle acque reflue;
- caratterizzazione e classificazione dei rifiuti prodotti nelle attività ferroviarie.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 2000 è proseguita l'attività "Normazione di sicurezza e trasporto materiali pericolosi", relativamente ai regolamenti, alla consulenza, ed all'omologazione degli imballaggi. Un'attiva partecipazione si è avuta nei Gruppi e Commissioni Nazionali ed Internazionali che hanno affrontato diverse tematiche sul trasporto di merci pericolose.

Allo stesso tempo sono proseguiti i corsi di formazione per l'aggiornamento professionale degli operatori addetti in tale settore.

Si riportano le attività di particolare rilievo svolte nell'anno:

- è stato progettato per la Divisione Cargo di Trenitalia S.p.A. un software da utilizzare all'interno di ciascuno stabilimento di detta divisione, per la gestione degli scali merci terminali assoggettati al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 ottobre 1998;
- è iniziata la collaborazione con il Dipartimento dei Trasporti Terrestri per la predisposizione del decreto Ministeriale riguardante le materie non disciplinate dal Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 41. Detto decreto riguarderà le prescrizioni generali per l'ammissione al trasporto ferroviario delle merci pericolose, le norme integrative per il trasporto delle merci pericolose sulle navi traghetto, le norme integrative per la spedizione di merci pericolose per le quali è previsto il trasporto su strada ordinaria, le norme integrative per il trasporto di sostanze esplosive e di sostanze radioattive;
- il Gruppo di Sintesi Merci Pericolose dell'UIC ha predisposto il primo progetto della "Guida per la stesura dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento", da adottare in ambito europeo. Il suddetto documento è stato presentato alla DG VII e DG XI della Commissione Europea, che ne hanno approvato i contenuti.

B.2 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 2000

Oltre a quanto già evidenziato nelle singole realtà aziendali rientranti nell'area di consolidamento, vengono di seguito riportati, relativamente alla Capogruppo, i seguenti fatti di rilievo manifestatisi nel 2000.

B.2.1. – In attuazione del provvedimento del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica), varato il 6 novembre 1999, dal 16 gennaio 2000 i prezzi dei biglietti sui treni Eurostar

sono aumentati mediamente del 4,7% e, nel mese di maggio 2000, hanno subito un aumento anche le tariffe dei treni Intercity in servizio sulle principali direttrici.

Dal mese di ottobre 2000, infine, l'aumento delle tariffe ha interessato i restanti servizi a media ed a lunga percorrenza.

Da tali aumenti sono stati esclusi i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

B.2.2. - Il 29 gennaio 2000, alla presenza del Presidente della Repubblica, è stata inaugurata la nuova stazione di Roma Termini, dopo i lavori di ristrutturazione compiuti in vista del Giubileo, che hanno dato un aspetto completamente nuovo all'impianto. L'operazione di "lifting" è durata 14 mesi ed è costata circa 325 miliardi, di cui 230 miliardi per il restyling e 95 miliardi per l'introduzione di nuove tecnologie e di sistemi di sicurezza.

Infatti, particolare attenzione è stata rivolta a quest'ultimo aspetto, con l'affidamento del controllo della stazione, oltre che ad una sala operativa, 24 ore su 24, che utilizza 300 telecamere mobili e fisse, anche all'impiego di un maggior numero di agenti della Polfer.

Sono state poi realizzate nuove scale mobili, che insieme ad una nuova segnaletica, garantiscono accessi più agevoli sia alle metropolitane che ai treni. Sono stati aperti oltre 100 esercizi commerciali ed alcuni bar e ristoranti in grado di offrire 50.000 pasti al giorno. Inoltre, è stata inaugurata una grande libreria e sono stati messi a disposizione del pubblico 100 postazioni di biglietteria e 240 monitor che aggiornano i clienti sulla movimentazione dei treni in arrivo e in partenza.

Oggetto di ristrutturazione è stata anche la così denominata Ala Mazzoniana, che, completamente restaurata, è stata adibita a Terminal del Giubileo.

B.2.3. - Il giorno 7 febbraio 2000 sono state inaugurate le opere di adeguamento della stazione di Roma Tiburtina, anch'esse realizzate per l'evento giubilare.

Per tali opere, incluse quelle che hanno interessato il sistema viario circostante, sono stati investiti 147,9 miliardi (di cui 95,1 miliardi coperti dai contributi giubilari e 52,8 miliardi a carico della Capogruppo).

B.2.4. - Il giorno 17 febbraio 2000 la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-ULTRASPORTI, FISAFS e SMA-CONFESAL hanno firmato l'accordo per la costituzione di "EUROFER". Fondo di pensione complementare delle aziende del Gruppo.

Scopo esclusivo di tale fondo è l'erogazione dei trattamenti pensionistici complementari del sistema obbligatorio pubblico, al fine di assicurare ai beneficiari più elevati livelli di copertura previdenziale.

B.2.5. - In data 8 marzo 2000 è stata resa pubblica la delibera del 24 febbraio 2000, con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito di una istruttoria avviata nel febbraio 1999, ha condannato la Capogruppo al pagamento di una multa in ragione di 6,3 miliardi per abuso di potere dominante nel settore del trasporto dei container e delle casse mobili, due delle modalità più diffuse per il trasporto combinato delle merci.

L'abuso è stato attuato, secondo l'Authority, "attraverso comportamenti discriminatori idonei a favorire proprie società controllate o partecipate (nel caso specifico le società Italcontainer S.p.A. e Cemmat S.p.A.) a discapito degli altri concorrenti la cui posizione è rimasta invece pressoché stabile in termini di numero di treni movimentati, ovvero si è significativamente ridotta in termini di quota". Nel corso dell'esercizio la Capogruppo ha fatto ricorso presso il T.A.R. del Lazio contro tale atto.

B.2.6. — Nell'ambito del più ampio processo di societizzazione delle attività di trasporto, è stato dato in affitto alla controllata Trenitalia S.p.A. (già ITF S.r.l.) il ramo d'azienda "trasporto" (Divisioni Passeggeri, Cargo e Trasporto Regionale e Unità Tecnologie Materiale Rotabile).

Al riguardo:

- in data 27 aprile 2000 è stata raggiunta l'intesa e siglato l'accordo tra la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali;
- in data 23 maggio 2000 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha assegnato a Trenitalia S.p.A. la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario;
- il contratto di affitto è stato sottoscritto il 30 maggio 2000 con decorrenza dal 1° giugno 2000 e durata novennale, salvo il minor periodo intercorrente fino alla prevista cessione del ramo stesso e con un canone annuale pari a 1.000 milioni per i primi tre anni.

B.2.7. — Con Decreto n. 703696 del 22 maggio 2000 il Ministro del Tesoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti, ha approvato, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 4 del D.P.R. 8 luglio 1998, n.277, le modalità applicative dei criteri di separazione contabile delle attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

B.2.8. — Il giorno 24 giugno 2000 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, nel quadro della liberalizzazione del mercato ferroviario, ha rilasciato le ulteriori licenze ferroviarie alle seguenti tre imprese private (o a parziale partecipazione pubblica): RAIL TRACTION COMPANY, DEL FUNGO GIERA e FERROVIE NORD MILANO.

Le "patenti" consentono, per ora, il solo trasporto intermodale combinato di merci su tratte internazionali, secondo le disposizioni del Decreto "Treu". Per convertirle in autorizzazioni ad operare senza limiti, anche sul mercato nazionale passeggeri e merci, è necessaria un'apposita legge dello Stato.

B.2.9. — Con la legge n. 317 del 23 ottobre 2000 (Assestamento 2000) sono state apportate alcune variazioni in aumento per un ammontare di 650 miliardi di competenza e 1.750 miliardi di cassa da corrispondere alla Capogruppo per i servizi offerti in relazione al Contratto di Servizio Pubblico ed al Contratto di Programma.

B.2.10. — Ai sensi dei D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277 e 16 marzo 1999 n. 146, con i quali è stata modificata la normativa dei trasporti pubblici in attuazione delle direttive comunitarie, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, in data 23 maggio 2000, ha assegnato alla Capogruppo la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario e, successivamente, con decreto n. 138T, in data 31 ottobre 2000, ha rilasciato alla Capogruppo la concessione per 60 anni della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, revocando la precedente concessione.

B.2.11. — In data 28 novembre 2000 la Capogruppo ha ceduto a Trenitalia S.p.A., con decorrenza dal 1° dicembre 2000, il ramo d'azienda "trasporto", precedentemente concesso in affitto, ad un prezzo di 2.939.119 milioni, fissato da una valutazione peritale al 31 maggio 2000 basata su una situazione contabile a tale data e successivamente aggiornato al 30 novembre con le variazioni patrimoniali intervenute in tale periodo e pagabile in 10 rate semestrali costanti a decorrere dal 1° gennaio 2004.

B.2.12. — Il 17 novembre 2000 sono stati programmati i lavori di ristrutturazione delle più importanti stazioni italiane, sulla scia dell'intervento effettuato alla stazione di Roma Termini e che si è concluso nei tempi previsti, per consentire l'attivazione in coincidenza con lo svolgimento del Grande Giubileo del 2000.

Tali interventi, che saranno tra i più impegnativi mai progettati, consentiranno la creazione di 1.500 nuovi posti di lavoro e saranno portati a termine, dalla società Grandi Stazioni, entro il 2003.

B.2.13. — Con legge n. 388 del 23 dicembre 2000 (Finanziaria 2001) e con Decreto Ministeriale del 29 dicembre 2000, sono state approvate, rispettivamente, le disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato 2001 e la ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2001.

E' da sottolineare che il decreto suddetto ha modificato, rispetto all'esercizio 2000, sia l'impostazione della numerazione dei capitoli del Tesoro, sia l'articolazione dei capitoli stessi riguardanti i trasferimenti dello Stato a favore del Gruppo.

Questa nuova impostazione è stata attuata dal Ministero del Tesoro a seguito del processo di societizzazione, per cui sono state messe in particolare evidenza, sia le somme da corrispondere alla Capogruppo per i servizi offerti in relazione ai Contratti di Servizio Pubblico e di Programma da destinare alle Regioni a statuto speciale in attuazione del federalismo amministrativo, sia le somme da corrispondere alla Capogruppo ed a società da questa controllate in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, sia quelle relative agli obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale e per il trasporto merci.

B.2.14. - Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi "in" aderenti all'Unione Monetaria Europea, ha comportato anche per la Capogruppo, come per le altre aziende del Paese e del resto d'Europa, un gravoso impegno di lavoro per la predisposizione e l'attuazione di tutti gli adempimenti necessari al traghettamento verso la moneta unica.

Come noto, il processo di unificazione monetaria comprende un periodo transitorio dal 1° gennaio 1999 al 31 dicembre 2001 nel quale l'Euro avrà una circolazione "virtuale" ed un bimestre, a partire dal 1° gennaio 2002, di doppia circolazione unitamente alle monete nazionali.

Dal 1° marzo 2002 l'Euro sarà l'unica moneta a corso legale e la lira cesserà di validità.

Tale scenario comporta la necessità — entro il 31 dicembre 2001 — da parte di tutte le aziende e gli enti, di gestire, con particolare attenzione, l'introduzione della nuova unità di conto, che avrà impatti sull'organizzazione in termini di attività, flussi informativi e sistemi informatici.

La Capogruppo ha avviato, pertanto, un progetto che si è articolato in due momenti:

- la costituzione, nel 1998, di un Gruppo di Lavoro con la partecipazione di esperti provenienti dai vari settori della società e con il coordinamento del Responsabile della Direzione Amministrazione, che ha elaborato un Master Plan di massima per la gestione del periodo transitorio (dall'1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2001);
- la costituzione, nel mese di giugno 2000, di un nuovo Gruppo di Lavoro, con la partecipazione di tutte le strutture della Capogruppo e delle società del Gruppo, coordinato dal Responsabile della Direzione Amministrazione. Tale nuovo Gruppo di Lavoro si è posto l'obiettivo di definire il Master Plan Operativo degli interventi di adeguamento alla nuova unità di conto. Tale prima fase dei lavori, organizzata per processi, si è conclusa a dicembre 2000. Nella seconda fase dei lavori, attualmente in corso, gli interventi individuati e quelli che potranno emergere con l'approssimarsi del 1° gennaio 2002, sono monitorati fino alla completa introduzione dell'Euro. In particolare per ciascun processo sono stati individuati gli interventi da effettuare all'interno di ogni struttura della Capogruppo e delle società del Gruppo, così da fornire il quadro delle attività necessarie per adeguare tutti i processi del Gruppo stesso in modo omogeneo e controllato.

Ogni struttura della Capogruppo e delle società del Gruppo, infatti, ha partecipato alla definizione delle scelte strategiche connesse all'introduzione dell'Euro relativamente ai processi di rispettivo interesse, procedendo, quindi, sia all'analisi degli impatti della nuova moneta su tutte le attività, sia all'individuazione degli interventi da porre in atto e da monitorare.

In particolare sono stati analizzati:

- i sistemi informatici;
- le esigenze organizzative e logistiche per la gestione della moneta unica, nel periodo di doppia circolazione lira/Euro (gennaio-febbraio 2002);
- le esigenze formative per assicurare comportamenti da parte del personale in linea con la normativa e le decisioni aziendali;
- le esigenze di comunicazione all'utenza ed ai partner per indurre comportamenti adeguati alle soluzioni adottate;
- la modulistica, che dovrà tenere conto della struttura decimale della nuova unità monetaria.

B.2.15. - Giubileo 2000

Il giorno 19 e 20 agosto del 2000, in Roma, nell'area attrezzata di Tor Vergata, alla presenza del Santo Padre, si è celebrata la cerimonia della XV Giornata Mondiale della Gioventù.

L'organizzazione nel settore dei trasporti, messa a punto dalla Capogruppo per tale evento, ha messo in evidenza, per i risultati ottenuti, un impegno eccezionale sia dal lato professionale che umano. Tutto il personale della Capogruppo, preposto alla manifestazione, è stato in prima linea per attuare la programmazione, la gestione, il controllo della circolazione ordinaria e straordinaria dei treni di media-lunga percorrenza, nonché di quelli adibiti al trasporto locale. Esso ha operato incessantemente nei centri di coordinamento sia nelle stazioni, sia a bordo dei treni per l'accoglienza e l'assistenza dei passeggeri.

Tutte le strutture di FS, con la collaborazione e con l'impegno del Comune di Roma, della Regione Lazio e del Commissariato Straordinario per il Giubileo, hanno dato vita ad una prova concreta di efficienza attuando in tempi brevi e tra mille difficoltà - rigidità normative, lavori eseguiti in pieno centro città, ritrovamento reperti archeologici, difficoltà finanziarie delle imprese - un programma di dimensioni rilevanti.

Nell'occasione, la gestione ordinaria del servizio ferroviario è stata svolta in una prospettiva di medio-lungo periodo nel senso che, contestualmente alla predisposizione dell'organizzazione più consona all'evento giubilare, sono state poste le basi per il consolidamento dei servizi ferroviari nel nodo di Roma.

B.2.16. — Per quanto riguarda la controllata Trenitalia S.p.A., si segnala inoltre che, in data 16 novembre 2000, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, viene stabilito che, a decorrere dal 1° gennaio 2001, le Regioni firmatarie degli accordi di programma con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ai sensi degli articoli 9 e 12 del D. Lgs. n. 422/97 e successive modificazioni, subentrano allo Stato nei rapporti con la Capogruppo e stipulano appositi contratti di servizio ai sensi del suddetto art. 19. Alle stesse Regioni vengono attribuite e trasferite le risorse relative.

B.3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2000

Con riferimento alla Capogruppo si evidenziano i seguenti fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio:

B.3.1. — L'Assemblea Straordinaria dei Soci della Capogruppo, con decisione adottata il 24.1.2001 e registrata all'Ufficio delle Entrate di Roma 5 in data 1 febbraio 2001, ha deliberato le seguenti operazioni sul capitale sociale della società:

- riduzione del capitale sociale da lire 36.595.863.427.000 a lire 33.744.687.459.000 e quindi per lire 2.851.175.968.000 (con il conseguente annullamento di n. 2.851.175.968 azioni ordinarie del valore nominale di lire 1.000) a parziale copertura della perdita di lire 2.851.175.968.882 risultante dal bilancio chiuso al 31.12.1999, perdita che si riduce a lire 882 — rappresentante la quota frazionabile — da portare a nuovo;
- aumento del capitale sociale da lire 33.744.687.459.000 a lire 39.894.687.459.000 (con conseguente modifica dell'art.5 dello statuto sociale) mediante emissione alla pari di n. 6.150.000.000 nuove azioni del valore nominale di lire 1.000 cadauna, godimento regolare, riservate all'azionista "Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica" a fronte ed in corrispettivo dei versamenti già effettuati ex lege finanziaria 2000.

B.3.2. — L'Assemblea degli azionisti della Capogruppo ha deliberato, in data 22 febbraio 2001, la nomina — per il triennio 2001-2004 — del Consiglio di Amministrazione della società nelle seguenti persone: Ing. Giancarlo Cimoli, Prof. Claudio Podestà, Dr. Francesco Forlenza, Ing. Mauro Moretti, Dr. Luca Egidi (successivamente dimessosi e sostituito dal Dr. Gabriele Spazzadeschi).

Presidente del Consiglio di Amministrazione è stato nominato l'Ing. Giancarlo Cimoli.

Successivamente, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, riunitosi sotto la presidenza dell'Ing. Giancarlo Cimoli, ha confermato lo stesso Ing. Cimoli quale Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i medesimi poteri già conferiti dal precedente Consiglio.

B.3.3. — Nella seduta del 22 febbraio 2001 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato il progetto di scissione parziale della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni - a favore di FS Holding S.r.l., cui verrà trasferito il complesso aziendale composto dai rami di azienda “Corporate” e “Business Unit - Centro Servizi di Gruppo” e dalle partecipazioni afferenti il relativo ambito di attività, precisando che il Consiglio di Amministrazione di FS Holding S.r.l., aveva già provveduto, nella stessa data, ad adottare le proprie determinazioni approvando il medesimo progetto.

Tale operazione si inquadra nell’ambito delle decisioni assunte per l’articolazione societaria della Capogruppo dal Ministro del Tesoro con nota del 31 luglio 2000, in ossequio alle Direttive Governative (“Direttiva Prodi”) del 30 gennaio 1997 e Direttiva “D’Alema” del 18 marzo 1999.

B.3.4. — In data 1° marzo 2001, con atto notarile di cessione, la Capogruppo ha ceduto al Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, l’intero capitale sociale della “Ferrovie dello Stato Holding S.r.l.”, pari ad Euro 10.000, per un corrispettivo equivalente al valore nominale dello stesso. Il pagamento medesimo verrà corrisposto in tempi differiti e, comunque, non appena verranno esperite dal Ministero del Tesoro le relative prescritte procedure.

B.3.5. — Nei primi cinque mesi del 2001 il Ministero del Tesoro ha versato 5.000 miliardi a fronte di un ammontare di 7.200 miliardi stanziati dalla Legge di bilancio del 23.12.2000 n. 389, a titolo di “Apporto dello Stato all’aumento del Capitale Sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l’ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie”.

B.3.6. — Il 24 marzo 2001, in occasione della Conferenza mondiale delle Ferrovie organizzata dalla UIC e dalla Capogruppo tenutasi a Firenze, alla presenza di esperti e giornalisti provenienti da tutto il mondo, è stato presentato il primo treno radiocomandato sperimentale.

Progettato per massimizzare l’utilizzo della rete ed aumentare la sicurezza, il treno di terza generazione, che utilizza un sistema denominato ERTMS (European Rail Traffic Management System), è il nuovo gioiello tecnologico messo a punto dalla Capogruppo.

Questo sofisticato sistema di trasmissione veicolato attraverso una banda GSM, dedicata e criptata, segnala al macchinista la velocità da tenere e le condizioni di traffico. Quindi, tale sistema risulta un vero e proprio pilota automatico capace di intervenire anche là dove l’operatore non dovesse rispondere alle sollecitazioni del computer. Se il macchinista non dovesse rispondere ai comandi inviati dalle centrali, il sistema operativo di bordo provvede autonomamente a decelerare o addirittura a bloccare il treno.

Il nuovo congegno sarà certificato entro l’anno 2001 e applicato a partire dal 2003, inizialmente sulla tratta Firenze-Bologna.

B.3.7. — Il giorno 30 marzo 2001, alla presenza del Ministro dei Beni Culturali, del Presidente ed Amministratore Delegato della Capogruppo e dei dirigenti di Grandi Stazioni S.p.A., nella Sala Mazzoniana presso la stazione di Roma Termini – progettata negli anni trenta dall’Arch. Mazzoni e completamente ristrutturata - è stato inaugurato un museo d’arte contemporanea denominato “Contemporaneo-Temporaneo”. Il suddetto museo ospiterà fino al 30 marzo del 2004 un’insolita esposizione di opere selezionate dalla Galleria Nazionale d’Arte Moderna e dal Centro Nazionale per le Arti Contemporanee, di artisti della Transavanguardia come Cucchi, Clemente e Chia.

B.3.8. – In data 4 aprile 2001 il CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica), ha ratificato lo schema del Contratto di Programma tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e la Capogruppo, per il periodo 2001-2005, il quale prevede un investimento complessivo di oltre 42.000 miliardi.

Il nuovo Contratto di Programma 2001-2005, successivamente siglato tra le parti – in sostituzione del Contratto di Programma 1994/2000, scaduto il 31 dicembre dello scorso anno – regola la disciplina degli oneri di gestione dell'infrastruttura, assunti a carico dello Stato, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, nonché degli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e pone vincoli di bilancio rigorosi riguardo ai contributi pubblici per la gestione e la procedura di definizione della priorità riguardo agli investimenti. Tale contratto ha durata quinquennale.

Con la ratifica definitiva, il CIPE ha sbloccato la ripartizione dei fondi previsti dalla Legge Finanziaria 2001 per 7.000 miliardi, i quali diventeranno immediatamente spendibili.

Di tali risorse, 2.600 miliardi sono destinati alla Alta Velocità Torino-Milano-Napoli. Per il nodo di Roma, sono previsti 120 miliardi che finanzieranno l'infrastrutturazione della stazione Roma Tiburtina, mentre al potenziamento della linea Roma-Ancona sono stati destinati 135 miliardi.

Altri finanziamenti interesseranno poi la linea Padova-Mestre, il nodo di Venezia, il nodo di Torino, la tratta Palermo-Messina-Catania ed infine la linea Napoli-Bari.

B.3.9. – Il Consiglio di Stato, con sentenza 2135/2001, ha ritenuto illegittimo l'affidamento da parte della Capogruppo a proprie società controllate o partecipate, dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari. Tali servizi devono essere affidati, secondo le norme UE, con gara pubblica cui devono poter partecipare tutte le imprese operanti sul mercato.

Con tale decisione, i giudici hanno ribaltato una giurisprudenza consolidata che finora aveva considerato legittimo tale affidamento diretto ed esclusivo dei servizi integrativi e sostitutivi delle Ferrovie dello Stato alle controllate SOGIN e SITA.

A fronte di tale sentenza di illegittimità, la Capogruppo si è appellata, considerando di avere buone ragioni per sostenere che la propria posizione rientri nei canoni della legittimità.

B.3.10. – In data 2 maggio 2001 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di Decreto Legislativo relativo all' "Attuazione della direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità".

In tale contesto è stato accertato in via definitiva per il biennio 1999/2000, senza dare luogo a conguagli, l'ammontare delle compensazioni spettanti in relazione al Contratto di Programma e di Servizio Pubblico in misura pari a quella complessivamente prevista in via preventiva dal Bilancio dello Stato per gli stessi anni, nelle more dell'approvazione del medesimo Contratto di Servizio.

Nell'ambito del Gruppo si segnala altresì che:

- In data 10 gennaio 2001 si è perfezionata l'acquisizione dei diritti di opzione da parte di Albacom S.p.A. della partecipazione della Capogruppo in Basicel S.p.A.

- In data 30 gennaio 2001 la società Trenitalia S.p.A. ha stipulato un contratto di affitto di azienda (comprendente i beni e i rapporti giuridici di proprietà della Divisione Trasporto Regionale assegnato alla Direzione Campania, limitatamente all'attività svolta per il servizio passante nella città di Napoli e per la linea metropolitana collinare) con la società Metronapoli S.p.A.. Pertanto, a decorrere dall'1 febbraio 2001, Metronapoli S.p.A. ha iniziato ad operare.
- In data 1° febbraio 2001 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha autorizzato la partecipazione alla costituzione della società consortile per azioni Istituto Italiano di Ricerca e di Certificazione Ferroviaria (ITALCERTIFER), avente per oggetto la commercializzazione delle prove eseguite nei laboratori dei singoli aderenti alla società e la ricerca in materia di trasporto su ferro. La partecipazione a tale società da parte di FS S.p.A. è pari al 33,33%.
- In data 16 febbraio 2001 sono state costituite dalla Capogruppo le società Medie Stazioni S.r.l., Medie Stazioni Due S.r.l. e Medie Stazioni Tre S.r.l., aventi per oggetto la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione dei Complessi di Stazione e delle infrastrutture modali di trasporto.
- In data 22 febbraio 2001 Grandi Stazioni S.p.A. ha costituito le seguenti società:
 - Grandi Stazioni Retail S.r.l. - avente per oggetto la somministrazione al pubblico di beni di consumo, anche attraverso la gestione di ristoranti, pizzerie, sale cinematografiche e altri locali aperti al pubblico; potrà inoltre commercializzare spazi e strumenti pubblicitari.
 - Grandi Stazioni Servizi S.r.l. - avente per oggetto l'erogazione e la gestione di tutti i servizi funzionali, complementari e connessi al trasporto e alla mobilità delle persone, quali: deposito bagagli, pulizie e gestione strutture igieniche, organizzazione viaggi ecc.
- In data 28 marzo 2001 Trenitalia S.p.A. ha ceduto l'intera quota di partecipazione nella ITEF S.p.A. alla società Fagioli S.p.A.

B.4 - INDAGINI GIUDIZIARIE E CONTENZIOSI

I procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Perugia e Milano nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentanti della Capogruppo e sue controllate, per reati a connotazione pubblicistica, prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, non hanno avuto, a tutt'oggi, evoluzioni significative e pregiudizievoli per la società.

Per quanto riguarda gli sviluppi sulla vicenda relativa al procedimento penale n.282/97 RGNR Tribunale di Milano (c.d. Scalo Fiorenza), si segnala che è stato trovato un accordo con uno degli imputati il quale verserà alla Capogruppo la somma di lire 250.000.000, a titolo di risarcimento danni.

In relazione al procedimento penale nei confronti dell'ex amministratore delegato della Capogruppo, ove la società si è costituita parte civile, si è in attesa di conoscere la data dell'udienza di appello a seguito dell'impugnazione proposta dal PM avverso la sentenza di non luogo a procedere disposta dal GUP nell'ambito del procedimento penale 7138/98 R pendenti avanti il Tribunale di Roma.

Si segnala che con provvedimento di archiviazione del GIP del Tribunale di Roma si è di recente concluso il procedimento in ordine alle questioni inerenti la Progettazione di Massima dalla Capogruppo a TAV S.p.A. e che aveva visto coinvolti rappresentanti della Capogruppo.

Inoltre, si segnala che, in merito al procedimento penale avviato dal Tribunale di Roma per violazione del divieto di intermediazione ed interposizione in relazione al personale distaccato presso la controllata Italferr S.p.A., tale procedimento risulta ad oggi archiviato.

Con riferimento alle indagini e procedimenti sopra indicati, non sono quindi emersi, ad oggi, elementi che possano far ritenere che la Capogruppo e il Gruppo siano esposti a passività o perdite né, comunque, elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo stesso.

Pertanto, avuto anche riguardo a tali indagini e procedimenti, il bilancio consolidato è formalmente e sostanzialmente corretto.

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto, si segnala che la Capogruppo ha deciso di intervenire volontariamente nel procedimento penale n. 2519/91 RGNR Tribunale di Bologna, a carico di due ex dirigenti accusati di omicidio colposo, pur essendo stata citata in qualità di responsabile civile.

Per quanto concerne, invece, il procedimento penale relativo all'attività di lavorazione dell'amianto nell'O.G.R. di Torino, definitosi nel 1999 a seguito di sentenza della Corte d'Appello di Torino, si segnala che sono state definite transattivamente la quasi totalità delle posizioni delle parti civili costituite.

In data 6 marzo 2001 si è concluso, con sentenza di assoluzione di tutti gli imputati, il procedimento penale n. 189/99 - Tribunale di Piacenza - relativo al sinistro ferroviario occorso in data 12 gennaio 1997.

Per quanto riguarda il procedimento penale intentato nei confronti di persone coinvolte nell'incendio del treno dei tifosi della Salernitana, la Capogruppo si è costituita parte civile avanti il Tribunale di Salerno.

Per gli stessi fatti è, peraltro, pendente un contenzioso civile la cui potenziale passività è già stata valutata e di cui si è tenuto conto nella redazione del bilancio.

In ordine a tutti gli incidenti ferroviari verificatisi si ribadisce, infine, quanto già riferito nelle relazioni al bilancio consolidato dei precedenti esercizi e cioè che, le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della società, sarebbero coperte (salvo eventuale franchigia), dalla compagnia di assicurazione.

Nell'ambito del Gruppo, infine, va segnalato che:

- la società Italferr S.p.A., per quanto riguarda i due procedimenti penali pendenti avanti il Tribunale di Perugia, nel 2000 si è costituita parte civile anche nel secondo provvedimento, allo scopo di conseguire l'integrale riconoscimento degli eventuali danni, patrimoniali e non, subiti dalla stessa in conseguenza dei reati contestati ad ex amministratori e terzi imputati nel procedimento in questione. Nel corso del 2000 è stata anche disposta la riunione dei due procedimenti e la trascrizione delle intercettazioni ambientali. Con riferimento alle indagini penali sopra indicate, non sono emersi, ad oggi, elementi che possano far ritenere che la società sia esposta a passività o perdite né, comunque, elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della società;

- sulla società TAV S.p.A. come già segnalato nel precedente esercizio sono ancora in corso alcune indagini e procedimenti penali presso varie Procure della Repubblica (tra cui Roma, Napoli, Perugia, Milano) che, attinenti il Progetto Alta Velocità, vedono in alcuni casi coinvolti anche precedenti rappresentanti della società. Nell'ambito di alcune delle suddette indagini penali sono stati eseguiti sequestri, alcuni dei quali tuttora in atto, di documentazione anche contrattuale e contabile (parte di tale documentazione è stata dissequestrata dietro richiesta della società e su autorizzazione dell'Autorità Giudiziaria). Nel corso dell'esercizio si segnala che, con riferimento all'indagine avviata nel 1996 dalla Procura di Roma riguardante l'erogazione delle anticipazioni a FIAT è in corso di svolgimento un supplemento di indagine disposto dal GIP a seguito del rigetto della richiesta di archiviazione avanzata dal PM procedente nel corso del precedente esercizio. Si segnala infine che nei mesi di luglio, agosto e dicembre dalla Procura Regionale presso la Corte dei Conti del Lazio è stata avanzata, nell'ambito di accertamenti di cui la società ignora l'oggetto, una richiesta di documentazione varia (atti societari e contrattuali, nonché dati tecnici inerenti lo stato dei lavori delle tratte e Nodi Alta Velocità). Rispetto alle indagini e ai procedimenti penali in corso non sono emersi ad oggi elementi che possano far ritenere che la società sia esposta a significative passività e pertanto non è stato effettuato nessuno stanziamento in bilancio al riguardo. In alcuni di tali procedimenti, inoltre, la società si è costituita parte civile;
- relativamente alla società Trenitalia S.p.A., si segnala che il giorno 2 giugno 2000 si è verificato un tragico incidente ferroviario che ha coinvolto due treni merci procedenti sullo stesso binario. L'impatto è avvenuto tra la stazione di Fornovo e quella di Borgo Val di Taro, sull'Appennino Parmense, ed ha causato la morte di cinque ferrovieri nonché il gravissimo ferimento di un altro dipendente della società. Per fare pienamente luce sulla dinamica dell'incidente ed accertare le eventuali responsabilità civili e penali, sono state aperte due inchieste. La prima, da parte della Procura di Parma; la seconda, da parte delle Ferrovie dello Stato, la quale ha avviato le indagini nominando una commissione tecnica d'inchiesta. Si segnala, tuttavia, che le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte (salvo eventuale franchigia) dalla compagnia di assicurazione.

B.5 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Entro il primo semestre del 2001, con l'attuazione del progetto di scissione, si concluderà la fase seconda e definitiva del complesso riassetto societario della Capogruppo, in conformità al modello delineato con le citate Direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999 e del Ministero del Tesoro del 31 luglio 2000; in breve, una Holding (controllata al 100% dal Tesoro) titolare, fra l'altro, del pieno controllo di due distinte società, una per l'attività di trasporto — la già operativa Trenitalia S.p.A. — l'altra (l'attuale FS S.p.A.), per la gestione della rete infrastrutturale.

La innovata architettura organizzativa e strategica del Gruppo — quale emergerà dal processo dianzi sintetizzato — porta alla configurazione di società ad elevata autonomia operativa e decisionale, cui sono state o saranno conferite, nel rispetto del quadro normativo vigente, tutte le leve e responsabilizzazioni necessarie per un presidio efficace dei business rispettivamente affidati. Nel frattempo sono già state avviate azioni finalizzate:

- al monitoraggio delle performance conseguite dal “sistema”, attraverso l’impiego di indicatori e parametri di misura dei risultati strategici ed operativi;
- al miglioramento degli standard di qualità e di sicurezza del trasporto ferroviario;
- alla ridefinizione di una più efficace politica commerciale;
- alla riduzione dei costi operativi, attraverso la razionalizzazione dei processi produttivi;
- al contenimento degli organici (nel rispetto degli accordi con le Organizzazioni Sindacali), e all’incremento della produttività del personale mediante processi mirati di formazione e di riequilibrio professionale.

Tutto ciò sembra legittimare aspettative di ricadute positive sul Gruppo stesso in termini di efficientamento e di redditività, sempre che, naturalmente, l’Azionista di riferimento sia pronto a fornire tutti gli strumenti, sia normativi che finanziari, più idonei per far fronte tempestivamente ai mutamenti dello scenario esterno, caratterizzato, com’è, dalla progressiva liberalizzazione del mercato del trasporto e da un quadro di regole e di comportamenti in continua evoluzione.

Per quanto sopra considerato, è auspicio di questo Consiglio che nel medio periodo il Gruppo FS, considerato nelle articolazioni che si sono illustrate, possa raggiungere l’equilibrio della gestione economica prima delle imposte.

Gruppo Ferrovie dello Stato

Progetto di Bilancio consolidato al 31 dicembre 2000

- ◆ Stato Patrimoniale
- ◆ Conto Economico

Bilancio consolidato al 31.12.2000

(in milioni di lire)

Stato patrimoniale attivo	31.12.2000	31.12.1999	Differenze
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		1.320	(1.320)
(di cui già richiamati)	120	0	120
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1. Costi di impianto e di ampliamento	354	529	(175)
2. Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	4.351	8.671	(4.320)
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.713	2.028	(315)
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	76.200	65.616	10.584
5. Avviamento	1.246	2.424	(1.178)
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	430.183	438.338	(8.155)
7. Altre	177.517	183.391	(5.874)
8. Differenza di consolidamento	6.419	8.446	(2.027)
<i>Totale I</i>	697.983	709.443	(11.460)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	57.033.151	57.224.483	(191.332)
2. Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	9.680.205	11.691.759	(2.011.554)
3. Attrezzature industriali e commerciali	319.409	314.447	4.962
4. Altri beni	167.881	164.489	3.392
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	22.565.044	19.979.141	2.585.903
<i>Totale II</i>	89.765.690	89.374.319	391.371
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	7.274	3.786	3.488
b) Imprese collegate	192.895	195.540	(2.645)
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	307.854	291.546	16.308
2. Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	0	5	(5)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	5	(5)
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	1.140	1.220	(80)
- esigibili oltre l'esercizio	1.860	3.000	(1.140)
	3.000	4.220	(1.220)
c) verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	7.607	16.123	(8.516)
- esigibili oltre l'esercizio	112.067	117.572	(5.505)
	119.674	133.695	(14.021)
3. Altri titoli	230	0	230
4. Azioni proprie	0	0	0
5. Impieghi del Fondo pensioni (art. 210 e seg. DPR 20/12/1973, n. 1092)	0	215	(215)
<i>Totale III</i>	630.927	629.007	1.920
Totale B) Immobilizzazioni	91.094.600	90.712.769	381.831

C. ATTIVO CIRCOLANTE**I. RIMANENZE**

1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.360.873	1.332.167	28.706
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3. Lavori in corso su ordinazione	6.283	64.951	(58.668)
4. Prodotti finiti e merci	941	2.091	(1.150)
5. Acconti	2.488	2.315	173
6. Cespiti radiati da alienare	9.657	15.058	(5.401)
Totale I	1.380.242	1.416.582	(36.340)

II. CREDITI

1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio	1.286.392	1.010.865	275.527
- esigibili oltre l'esercizio	56.176	38.862	17.314
	1.342.568	1.049.727	292.841
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	293.470	781	292.689
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	293.470	781	292.689
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	65.765	48.084	17.681
- esigibili oltre l'esercizio	9.989	4.420	5.569
	75.754	52.504	23.250
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	9.585.204	9.983.423	(398.219)
- esigibili oltre l'esercizio	2.090.783	1.651.148	439.635
	11.675.987	11.634.571	41.416
Totale II	13.387.779	12.737.583	650.196

III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	7.459	0	7.459
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0
4. Altre partecipazioni	41	17.847	(17.806)
5. Azioni proprie	0	0	0
6. Altri titoli	16.471	7.280	9.191
Totale III	23.971	25.127	(1.156)

IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE

1. Depositi bancari e postali	852.485	449.034	403.451
2. Assegni	830	252	578
3. Denaro e valori in cassa	4.493	2.459	2.034
4. Conti correnti di Tesoreria	673.997	279.711	394.286
Totale IV	1.531.805	731.456	800.349

Totale C) Attivo circolante

16.323.797	14.910.748	1.413.049
-------------------	-------------------	------------------

D. RATEI E RISCOINTI

I. Disaggi sui prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	8.033	8.770	(737)

Totale D) Ratei e risconti

8.033	8.770	(737)
--------------	--------------	--------------

TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)

107.426.550	105.633.607	1.792.943
--------------------	--------------------	------------------

Stato patrimoniale passivo	31.12.2000	31.12.1999	Differenze
A. PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	36.595.863	36.595.863	0
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0	0	0
IV. RISERVA LEGALE	0	0	0
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VI. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	5.251	5.459	(208)
2. Versamento in conto futuri aumenti di capitale	6.150.000	0	6.150.000
3. Perdita ripianata in corso d'anno	0	0	0
4. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	14.135	14.065	70
- Riserva da differenze di traduzione	4.515	2.625	1.890
Totale VII Altre riserve	6.173.901	22.149	6.151.752
VIII. Rettifica patrimonio per costituzione F.do Ristrutturazione ex lege 448/98		0	0
IX. UTILI (PERDITE) A NUOVO	(3.038.849)	(156.893)	(2.881.956)
X. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(1.334.871)	(2.879.948)	1.545.077
Patrimonio netto di gruppo	38.396.044	33.581.171	4.814.873
Capitale e riserve di terzi	228.644	57.332	171.312
Utile (Perdita) di terzi	12.894	7.563	5.331
Totale A) Patrimonio Netto	38.637.582	33.646.066	4.991.516
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	5.561	8.231	(2.670)
2. Per imposte	24.267	33.122	(8.855)
3. Fondo ristrutturazione industriale	1.466.710	947.726	518.984
4. Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	39.543.909	46.787.332	(7.243.423)
5. Fondo rettifica valore cespiti	1.971.822	0	1.971.822
6. Altri	2.951.013	3.316.417	(365.404)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	45.963.282	51.092.828	(5.129.546)
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	6.722.681	6.730.435	(7.754)